numer 6 (65) - czerwiec 2013

iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO



NOWY UKŁAD LINII AUTOBUSOWYCH

X Noc Muzeów za nami • Komunikacja publiczna na Krecie • Po Grodzie Branickich tylko „konką”

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

Z KART HISTORII KOMUNIKACJI

KOMUNIKACJA NA ŚWIECIE

Z ŻYCIA KMKM

DRODZY CZYTELNICY

U progu tegorocznych wakacji, 1 czerwca, zmieni się układ linii autobusowych w Warszawie. To efekt sytuacji ekonomicznej i konieczności racjonalizacji wydatków. Zarząd Transportu Miejskiego przygotował się do tych zmian przeprowadzając m.in. szczegółowe analizy obciążenia istniejących linii. Wsłuchiwał się także w głosy pasażerów, samorządowców. A celem nadrzędnym była minimalizacja utrudnień dla korzystających z komunikacji. W ten sposób powstał ostateczny projekt nowego układu linii autobusowych w stolicy. I to jest **temat numeru**. Dość przewrotnie pokazujemy na okładce „kultową” linię 175 pod palmą na rondzie de Gaulle'a. To znaczy, że linia nie odjeżdża nawet na wakacje. Niestety, nie wszystkie linie można było zachować. Dlaczego? O tym przeczytają Państwo w rozmowie z Arturem Zającem z Sekcji Kształtowania Układu Komunikacyjnego w ZTM. Publikujemy również szczegółowy wykaz zmian wraz z mapkami.

W **aktualnościach,** jak zwykle, istotne i bieżące informacje – m.in. o wprowadzeniu nowego oznaczenia, ułatwiającego podróż niepełnosprawnym, zamknięciach metra w związku z budową centralnego odcinka II linii metra, rosnącej popularności Veturilo. Zapraszamy na Miejski Dzień Dziecka i kolejny, „życiowy” Piknik Naukowy, a także proponujemy przejażdżkę „Tetką”.

Jako, że wakacje tuż, tuż, a lubimy podróżować po świecie, przybliżamy komunikację miejską na Krecie. W naszej sentymentalnej podróży piszemy o tramwajach w Białymstoku. Podsumowujemy również X Noc Muzeów, w której uczestniczyło 214 placówek (po raz pierwszy nawet Stadion Narodowy) i brało udział poonad 300 tys. osób.

Zachęcamy do lektury!

Z OSTATNIEJ CHWILI

ZMIANA GODZIN PRACY POP IMIELIN I POP MARYMONT

Od **3 czerwca br.** (poniedziałek), na czas wakacji, zostaną zmienione godziny otwarcia POP-ów zlokalizowanych na stacjach metra **Imielin** i **Marymont**.

Punkty będą czynne od poniedziałku do piątku, **od godziny 13.00 do 20.00.**

WYDAWCA

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY
Redaktorzy prowadzący: Barbara Anna Janiszewska
Igor Krajnow (temat numeru)

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: 801 044 484
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa

Nakład: 7049
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu/ztm.warszawa
Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

ztm

LEPSZA INFORMACJA O „OGRANICZONEJ DOSTĘPNOŚCI"

Modyfikacja układu komunikacyjnego została połączona z działaniami ZTM poprawiającymi informację dla pasażerów z różnymi rodzajami niepełnosprawności. Na bocznych tablicach w pojazdach pojawiły się nowe oznaczenia - „ograniczona dostępność". Pasażerowie z dysfunkcjami ruchu, osoby starsze, rodzice z dziećmi w wózkach, podróżni z bagażem mogą łatwo dowiedzieć się o trudno dla nich dostępnej infrastrukturze kolejnych przystanków.

Wraz z wprowadzeniem zmian w układzie linii autobusowych w Warszawie, na bocznych tablicach w pojazdach pojawiło się nowe oznakowanie. **Biały wykrzyknik na tle czerwonego koła symbolizuje „ograniczoną dostępność"**. Nowy symbol jest umieszczany przy nazwach tam, gdzie infrastruktura przystankowa jest niedostępna dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności (szczególnie z dysfunkcjami ruchu). Dotyczy to przystanków niedostępnych z poziomu terenu, pozbawionych wind, ramp, podnośników i pochylni.

Takie oznakowanie pozwoli także osobom starszym, poruszającym się z bagażem, rodzicom z dziećmi w wózkach, wcześniej zaplanować miejsce przesiadki tak, aby uniknąć wchodzenia na różnego rodzaju kładki dla pieszych, czy korzystania z przejść podziemnych, na których nie ma wind.

Nowy symbol jest uzupełnieniem działań ZTM-u na rzecz osób niepełnosprawnych, korzystających z transportu publicznego. Dotychczas informacje o ograniczeniach infrastrukturalnych były umieszczane tylko na mapach i schematach komunikacji miejskiej, dostępnych w naszym serwisie internetowym. Trwają prace nad nową wyszukiwarką połączeń, która będzie zawierała parametry wyszukiwania uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych.

Wprowadzenie nowego symbolu „ograniczona dostępność" przeprowadzane będzie sukcesywnie. Aby ograniczyć koszty tego procesu, kolejne „wykrzykniki" będą się pojawiać na tablicach bocznych wraz z kolejnymi zmianami tras lub zmianami przystankowymi.

W pierwszej kolejności pojawią się na liniach objętych czerwcowymi zmianami, a także w pojazdach posiadających elektroniczne wyświetlacze boczne, prezentujące przebieg trasy. Umieszczenie symbolu „ograniczona dostępność" w całej sieci połączeń ZTM powinno zakończyć się w IV kwartale przyszłego roku.

BEZ STACJI CENTRUM I ŚWIĘTOKRZYSKA

Do 2 czerwca br., w związku z kolejnym etapem budowy centralnego odcinka II linii metra, podziemna kolej nie jeździ na odcinku POLITECHNIKA – RATUSZ ARSENAŁ, a stacje CENTRUM i ŚWIĘTOKRZYSKA są zamknięte. Zarząd Transportu Miejskiego uruchomił komunikację zastępczą – linie tramwajowe 74 i 75 oraz linię autobusową Z-1.

Zmiany obowiązują od **30 maja, od godz. 0.00 do 2 czerwca, do godz. 4.00**, a pociągi metra kursują tylko na odcinkach: **KABATY – POLITECHNIKA oraz RATUSZ ARSENAŁ – MŁOCINY**.

W czasie zamknięcia stacji została uruchomiona zastępcza linia autobusowa **Z-1** kursująca na trasie: **METRO MARYMONT** – Włościańska – Słowackiego – Mickiewicza – Andersa – Marszałkowska – Waryńskiego – **METRO POLITECHNIKA**. **Ponadto autobusy linii 520** zatrzymują się na uruchomionych stałych przystankach: **METRO ŚWIĘTOKRZYSKA 01 i 02**.

30, 31 maja i 1 czerwca zawieszono kursowanie linii 14 i uruchomiono tramwajowe linie zastępcze:

- **74: PIASKI** – Broniewskiego – Popiełuszki – al. Jana Pawła II – Nowowiejska – Marszałkowska – Andersa – Międzyparkowa – most Gdański – Starzyńskiego – Odrowąża – Rembielińska – ANNOPOL
- **75: METRO MARYMONT** – Słowackiego – Mickiewicza – Andersa – Marszałkowska – Nowowiejska – Krzywickiego – Filtrowa – PL. NARUTOWICZA (w wybranych kursach tramwaje pojadą ul. Grójecką do pętli BANACHA).



Linia 75 będzie kursowała również w nocy z piątku na sobotę (31 maja/1 czerwca) i z soboty na niedzielę (1 czerwca/2 czerwca) - w godzinach kursowania metra.

Postanowienia taryfowe

W przypadku korzystania z przejazdu łączonego (metro + linia zastępcza **74** lub **75**) bilet jednorazowy skasowany w jednym ze środków transportu zachowuje ważność w drugim.

W przypadku korzystania z przejazdu łączonego (metro + autobusy lub tramwaje) bilet jednorazowy skasowany na stacji metra zachowuje ważność w pojazdach linii:

- **4:** na odcinku PL. ZBAWICIELA – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach),
- **15:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach),
- **18:** na odcinku PL. ZBAWICIELA – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach),
- **35:** na odcinku PL. ZBAWICIELA – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach),
- **107:** na odcinku DH SMYK – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w obu kierunkach),
- **117:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach),
- **131:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach),

- **210:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach),
- **227:** na odcinku METRO RATUSZ ARSENAŁ – CENTRUM (w jednym kierunku),
- **171:** na odcinku PL. BANKOWY – CENTRUM (w obu kierunkach),
- **501:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach),
- **519:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach),
- **520:** na odcinku PL. BANKOWY – METRO POLITECHNIKA (w obu kierunkach),
- **525:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – CENTRUM (w obu kierunkach),
- **N11:** na odcinkach PL. BANKOWY – DW. CENTRALNY oraz DW. CENTRALNY – METRO RATUSZ ARSENAŁ,
- **N13:** na odcinku DW. CENTRALNY – PL. BANKOWY (w jednym kierunku),
- **N21:** na odcinku METRO RATUSZ ARSENAŁ – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N25:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N31:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N37:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N41:** na odcinku METRO RATUSZ ARSENAŁ – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N42:** na odcinku PL. BANKOWY – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N61:** na odcinkach PL. BANKOWY – DW. CENTRALNY oraz DW. CENTRALNY – METRO RATUSZ ARSENAŁ,
- **N63:** na odcinku DW. CENTRALNY – PL. BANKOWY (w jednym kierunku),
- **N71:** na odcinku METRO RATUSZ ARSENAŁ – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N75:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N81:** na odcinku METRO POLITECHNIKA – DW. CENTRALNY (w obu kierunkach),
- **N91** na odcinku DW. CENTRALNY – METRO RATUSZ ARSENAŁ (w jednym kierunku).

Bilet skasowany na wskazanych odcinkach w pojazdach ww. linii zachowuje ważność w pociągach metra.

Na stacjach metra RATUSZ ARSENAŁ oraz POLITECHNIKA zostaną otwarte bramki dla osób korzystających z biletów skasowanych uprzednio w autobusie lub tramwaju.

SZYBKI POWRÓT Z POKAZÓW

Rozpoczął się sezon piątkowych i sobotnich pokazów w Multimedialnym Parku Fontann. Imprezy na Podzamczu cieszą się ogromnym zainteresowaniem, a większość uczestników powraca do domów komunikacją miejską. ZTM usprawnił powrót z Podzamcza, uruchamiając dodatkowe kursy linii 118 i 185.

Do 28 września br., po zakończeniu pokazów, dodatkowe niskopodłogowe, wielkopojemne autobusy są podstawiane na następujących przystankach:

- **Podzamcze 02 – linia 118 w kierunku Bródno-Podgrodzie**
- **Cytadela 01 – linia 185 w kierunku Ursynów Zachodni**.

Dodatkowe kursy linii 118 i 188 (uwaga – tylko w dni pokazów w Multimedialnym Parku Fontann):

- **MAJ:** 31,
- **CZERWIEC:** 1, 7, 8, 14, 15, 21, 22, 28 i 29,
- **LIPIEC:** 5, 6, 12, 13, 19, 20, 26 i 27,
- **SIERPIEŃ:** 2,3, 9, 10, 16, 17, 23, 24, 30 i 31,
- **WRZESIEŃ:** 6, 7, 13, 14, 20, 21, 27 i 28 .



DODATKOWY POCIĄG SKM Z PRUSZKOWA

Na wniosek ZTM, w celu ułatwienia popołudniowego dojazdu z Pruszkowa do Warszawy w dni wolne od pracy, uruchomiony został dodatkowy pociąg SKM.

W czasie prac związanych z budową przystanku kolejowego Ursus Niedźwiadek, obowiązuje specjalna organizacja ruchu kolejowego. Pociągi kursują w obu kierunkach po jednym torze w tzw. „pakietach", czyli po kilka w jednym kierunku, w niewielkim odstępie czasu. Okazało się jednak, że spowodowało to - na odcinku Pruszków – Warszawa - powstanie zbyt dużej luki w popołudniowym rozkładzie linii S1 w dni wolne od pracy.

ZTM wystąpił do Polskich Linii Kolejowych z wnioskiem o umieszczenie w rozkładzie dodatkowego pociągu SKM, który umożliwił popołudniowy dojazd z Pruszkowa do Warszawy. **Pociąg odjeżdża z Pruszkowa o godz. 16.50**.

Jego umieszczenie w rozkładzie jazdy było możliwe ze względu na to, że pociąg Kolei Mazowieckich ze Skierniewic do Warszawy, odjeżdżający z Pruszkowa o zbliżonej porze, kursuje wyłącznie w dni robocze.

To rozwiązanie będzie obowiązywało do 8 czerwca br. Od 9 czerwca zostanie wprowadzona nowa organizacja ruchu pociągów na linii pruszkowskiej.



100 TYSIĘCY „VETURILOMANIAKÓW"

W systemie Veturilo zarejestrowanych jest już ponad 100 tysięcy osób! Każdego dnia rowery są średnio wypożyczane ok. 11 tys. razy. Od początku uruchomienia systemu z jednośladów Veturilo korzystano już ok. 680 tys. razy.

Stutysięcznym użytkownikiem Veturilo została pani Aleksandra z Warszawy, która zarejestrowała się w systemie 21 maja. Tego dnia, o godz. 14.02 wypożyczyła rower na pl. Wilsona i pokonała na nim dystans ponad 6 kilometrów. Dojechała do Portu Czerniakowskiego.



Liczba rowerów wypożyczanych w ciągu jednego dnia systematycznie wzrasta - rekord padł w maju. Rowery Veturilo wypożyczono wtedy prawie 14,5 tys. razy! Im więcej słońca i ciekawych wydarzeń w stolicy, tym więcej wypożyczeń. W czasie weekendu z Nocą Muzeów Veturilo było wypożyczane 13,8 tys. razy.



Żoliborz, Białołęka i Targówek „wkręcone" w system

18 i 19 maja system Veturilo „zawitał" do kolejnych warszawskich dzielnic. 13 nowych stacji do wypożyczenia rowerów pojawiło się na Białołęce, Targówku i Żoliborzu. Ich ustawienie zostało sfinansowane z dzielnicowych budżetów.

Cztery stacje pojawiły się na Białołęce (60 stojaków):

- Hanki Ordonówny
- Myśliborska – Trasa mostu Marii Skłodowskiej-Curie
- Produkcyjna – Modlińska
- Skarbka z Gór.



Na Żoliborzu uruchomiono 3 stacje (45 stojaków):

- plac Wilsona
- Potocka
- Broniewskiego – Włościańska

Sześć powstało na Targówku (100 stojaków):

- Chodecka - Żuromińska
- DK Zacisze – Blokowa
- Rembielińska – Kondratowicza
- Rondo Żaba
- Teatr Rampa – Kołowa
- Urząd Dzielnicy Targówek



MIEJSKI DZIEŃ DZIECKA

Stołeczny ratusz organizuje w poniedziałek, 3 czerwca br., w godzinach 10.00 – 14.00, Miejski Dzień Dziecka. Na placu Bankowym, w pobliżu kina Muranów i stołecznej komendy policji nie zabraknie atrakcji. Milusińscy znajdą je w trzech kolorowych krainach: błękitnej, zielonej i czerwonej.

Serdecznie zapraszamy wszystkie dzieci na spotkanie z Panem Bilecikiem. Maskotka ZTM-u będzie, jak zwykle, zabawiała milusińskich. Pan Bilecik będzie ich również zapraszał na warsztaty „ABC bezpieczeństwa". Ciekawi, młodzi i dorośli, znajdą wiele interesujących informacji w Mobilnym Punkcie Informacyjnym o budowie centralnego odcinka II linii metra. Zaś niestrudzeni członkowie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej zaproszą wszystkich na przejażdżkę zabytkowym „ogórkiem".

Atrakcji nie zabraknie dla nikogo – spotkajmy się wszyscy na placu Bankowym!



fot.: Radosław Maciak

„ŻYCIOWY" PIKNIK NAUKOWY

17. Piknik Naukowy Polskiego Radia i Centrum Nauki Kopernik odbędzie się 15 czerwca 2013 roku. Po raz pierwszy największa w Europie impreza plenerowa popularyzująca naukę odbędzie się na Stadionie Narodowym w Warszawie. Tematem przewodnim tym razem będzie szeroko rozumiane „życie".

W tym roku na Pikniku zaprezentuje się ok. **200 instytucji** z **22 krajów świata**. Impreza rozpocznie się o godz. 11.00, a zakończy o 20.00. Na pierścieniu w zewnętrznej bryle **Stadionu Narodowego** i w alejach prowadzących do obiektu stanie ok. 190 namiotów, pod którymi odbędzie się niemal 1000 pokazów. Najbardziej spektakularne widowiska przez cały dzień będą prezentowane na głównej scenie Pikniku.

Nie zabraknie pokazów niemal z każdej dziedziny wiedzy: **nauk ścisłych, przyrodniczych, humanistycznych**. Np. będzie można dowiedzieć się, co sprawia, że LED-y są najmniej energochłonną i najbardziej efektywną technologią oświetleniową, która jest obecnie w powszechnym użyciu, a także stworzyć wyposażony w nie lampion. Pamiątką z Pikniku może być też **naszyjnik z probówką**, w której znajdzie się nasze własne... DNA. Tyle, że najpierw trzeba je będzie samemu wyizolować. Zainteresowani kryminalistyką samodzielnie zabezpieczą odciski linii papilarnych oraz wezmą udział w konkursie z wiedzy na ten temat.

Zwiedzających na pewno przyciągną **widowiskowe pokazy chemiczne i fizyczne**. Aspirujący astronomowie dowiedzą się, jakie istnieje ryzyko zagrożenia życia na Ziemi przez uderzenie asteroidy; które materiały, znane z codziennego życia, powstały na potrzeby pojazdów kosmicznych. Odwiedzający Piknik przekonają się, że matematykę, czyli królową nauk można znaleźć wszędzie: począwszy od makaronu, za pomocą którego można mnożyć duże liczby, poprzez kostkę Bauma, spotykaną niemal na każdej ulicy, po przydatność całkowania w codziennym życiu.





Na pewno zadowoleni będą miłośnicy robotów. Sprytne maszyny będzie można spotkać na każdym kroku - samodzielnie patrolujące przestrzeń pojazdy latające, roboty wykorzystywane przy pracy w przestrzeniach niedostępnych dla człowieka, zdalnie sterowane samochody, błyskotliwą mysz Jerry'ego czy CyberRybę.

Więcej informacji na stronie www.pikniknaukowy.pl

Piknik Naukowy Polskiego Radia i Centrum Nauki Kopernik jest największą w Europie imprezą plenerową o tematyce naukowej. Celem Pikniku Naukowego jest upowszechnianie wiedzy z różnych dyscyplin naukowych poprzez ciekawe eksperymenty i doświadczenia. Piknik Naukowy w 2005 roku został wyróżniony przez Komisję Europejską jako wzorcowy europejski projekt obszaru „Nauka i społeczeństwo". Patronat honorowy nad tegoroczną imprezą objęło Przedstawicielstwo Komisji Europejskiej.

„TETKA" NA TORACH

30 maja br. na stołeczne tory powróciły wagony turystycznej linii T. Warszawski Tramwaj Promocyjny po raz kolejny wyruszył na ulice Warszawy, by w wyjątkowej atmosferze i komfortowych warunkach zabrać warszawiaków i turystów w podróż w najciekawsze zakątki Warszawy.



Warszawski Tramwaj Promocyjny będzie kursować we wszystkie weekendy oraz święta, **od 30 maja do 29 września br.**, jako linia turystyczna T. To specjalny multimedialny wagon, w którym połączono styl retro z nowoczesną techniką. W odrestaurowanym wagonie typu 105N urządzono stylowe drewniane wnętrze i zainstalowano system nagłośnienia, monitory LCD i łączność WIFI. Z uwagi na ograniczoną liczbę miejsc (tylko miejsca siedzące) najlepiej rozpoczynać podróż na pl. Narutowicza.



Linia T jeździ na trasie: ***PL. NARUTOWICZA*** *– Filtrowa – Krzywickiego – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – Międzyparkowa – Słomińskiego – most Gdański – Starzyńskiego – Jagiellońska – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – Towarowa – pl. Zawiszy – Grójecka –* ***PL. NARUTOWICZA***.

Odjazdy z pl. Narutowicza o godz.: 11.05, 12.35, 14.05, 15.35 i 17.05.

W wakacje, **od 29 czerwca do 1 września**, **do wagonu promocyjnego dołączą dwa zabytkowe tramwaje**. Konduktorami w nich są członkowie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, którzy – tylko w wybranych kursach – opowiadają o historii stolicy i ciekawostkach związanych z komunikacją miejską.



30 maja br. (Boże Ciało), w godzinach **11.00 – 18.00** na pl. Narutowicza, w miejscu z którego rusza linia, zostaną ustawione dwa zabytkowe wagony tramwajowe. Podczas oczekiwania na przejażdżkę Warszawskim Tramwajem Promocyjnym, będzie możliwość obejrzenia specjalnej wystawy z okazji **105. rocznicy uruchomienia w Warszawie tramwaju elektrycznego**. Dla najmłodszych przygotowano za to wiele konkursów, gier i zabaw, a także słodkie upominki.

W tramwajach linii T obowiązuje standardowa taryfa biletowa ZTM. Bilety jednorazowe są kasowane w tradycyjnych kasownikach (tzw. dziurkaczach) przez konduktorów - członków Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Na biletach czasowych umieszczają pieczątkę wraz z adnotacją o dacie i godzinie rozpoczęcia przejazdu. Przejazd na podstawie ważnego biletu okresowego (krótko- lub długookresowego) jest możliwy po wcześniejszym jego skasowaniu (aktywowaniu karty) w innym pojeździe komunikacji miejskiej lub w bramce metra.

TO PROJEKT NAJMNIEJ RADYKALNY

*- mówi **Artur Zając** z Sekcji Kształtowania Układu Komunikacyjnego w ZTM.*

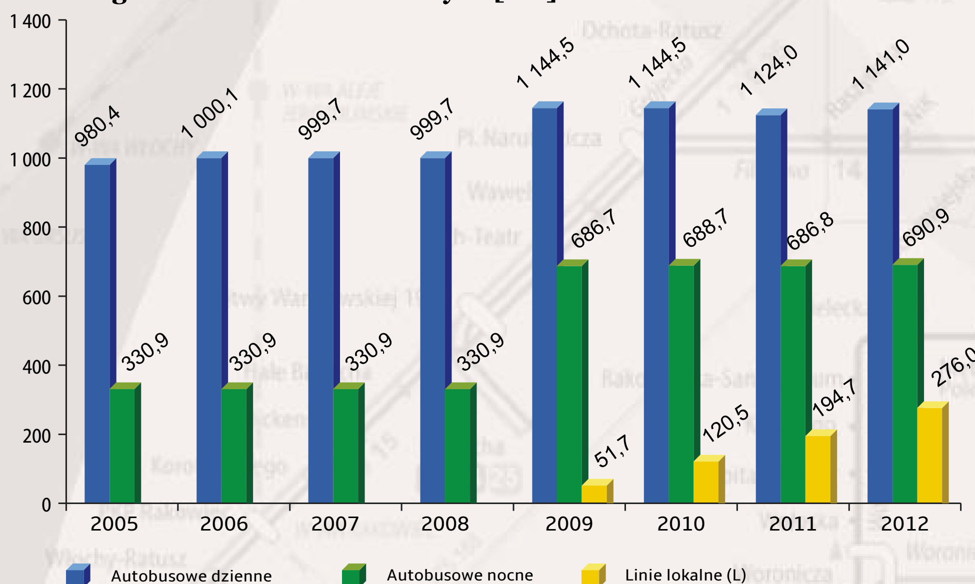
Zapadła decyzja: – Szukamy oszczędności! W wyniku jej podjęcia ZTM przedstawił projekt, w odczuciu wielu pasażerów bardzo drastyczny, zmian w układzie linii autobusowych. Część linii ma zniknąć, inne będą poskracane, a jeszcze inne będą kursowały rzadziej lub na krótszej trasie. Nie było innego sposobu?

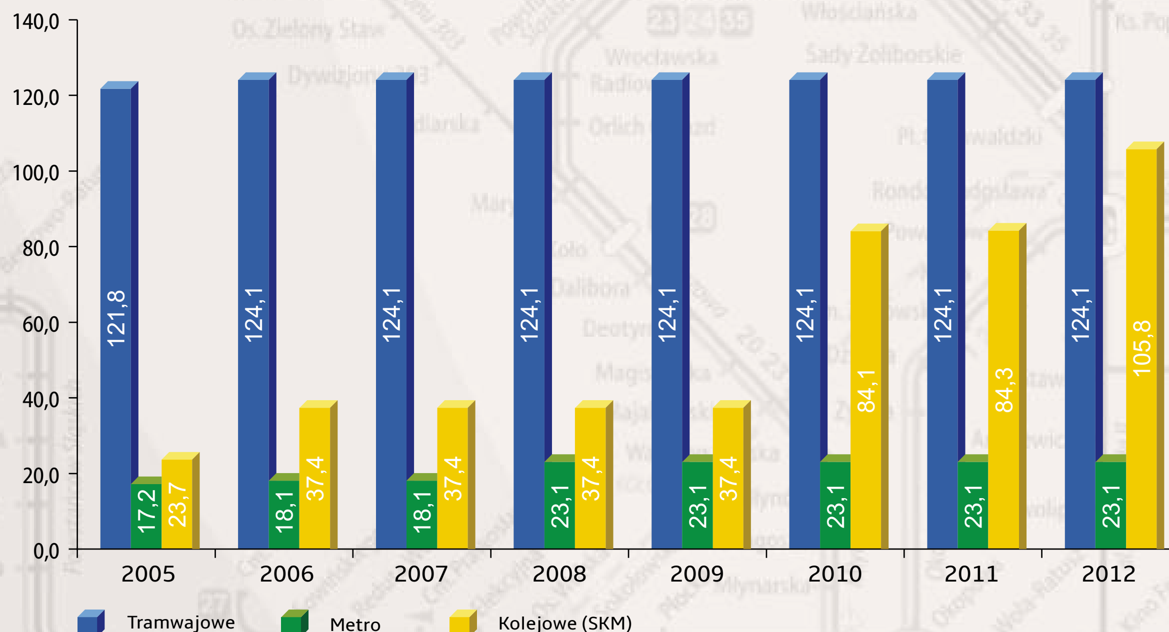


Każde oszczędności i ograniczenia są trudne. Zwłaszcza w komunikacji miejskiej. W końcu korzysta z niej tak wielu pasażerów. Ludzie poświęcają komunikacji miejskiej bardzo dużo uwagi. Wielu wręcz „żyje" nią i tym, co się w niej dzieje. Dlatego te zmiany na pewno będą dla nich odczuwalne, choć zrobimy wszystko by w jak najmniejszym stopniu. Mówiąc też o oszczędnościach pamiętajmy, że to nie ZTM jest winny tej całej sytuacji. Miasto musi teraz oszczędzać nie tylko na transporcie, ale także na innych dziedzinach swojej działalności. Po cichu jednak liczę na to, że sytuacja ekonomiczna w Warszawie poprawi się i z części tych zmian będziemy się mogli wycofać.

Jakie były pierwsze kroki, kiedy już okazało się, że jednak część linii autobusowych będzie musiała „iść pod nóż"? Jak się do tego Panowie zabraliście?

Zaczęliśmy od przeprowadzenia bardzo dokładnych analiz obecnej sytuacji komunikacyjnej. Mieliśmy zebrane dane dotyczące m.in. wykorzystania poszczególnych linii komunikacyjnych, a nawet ich wykorzystania na poszczególnych odcinkach tras. Szukaliśmy takich linii, które – jak my to fachowo mówimy – dysponują znaczną rezerwą podaży miejsc. Ale też takich, których likwidacja lub ograniczenie oferty na nich nie spowoduje drastycznego pogorszenia komunikacji w danej relacji. Bardzo ważne dla nas było to, by każda przeznaczona do likwidacji linia miała swoje „zastępstwo". Istotnym elementem było także to, żeby zmiany, które mieliśmy zaproponować były zgodne z dokumentami strategicznymi, np. ze „Strategią transportową".





A jaki był krok numer dwa?

Musieliśmy być przygotowani na różne możliwości. Przygotowaliśmy więc wiele różnych projektów, które różniły się od siebie między innymi zakresem ograniczeń.

Czyli były jednak projekty, które były jeszcze bardziej drastyczne od tego ostatecznie zaproponowanego?

Przedstawiony projekt jest najmniej radykalny! Okazało się bowiem, że można było poszukać zakładanych oszczędności również innymi sposobami. Pamiętajmy, że wiele zmian, które wprowadzamy, nie powinno być zaskoczeniem dla osób interesujących się komunikacją miejską, ponieważ były już wcześniej przez nas proponowane. Na przykład skrócenie trasy linii 117. Wtedy, z powodu dużego oporu społecznego, nie udało się tej zmiany wprowadzić. A teraz po prostu musimy to zrobić.

Jakie linie zostały ostatecznie wytypowane do likwidacji lub pocięcia?

Takie, które łatwo dają się zastąpić innymi liniami. Ale także takie, z których korzysta mało pasażerów oraz te, które dublują się z komunikacją szynową. Ocalone przed zmianami zostały połączenia kluczowe.

Kluczowe? Czyli tak naprawdę jakie? Dla każdego pasażera autobus, którym codziennie dojeżdża do szkoły lub pracy jest kluczowy.

W skali całego systemu komunikacyjnego kluczowe są połączenia szynowe, czyli tramwaje, kolej i metro. Staraliśmy się więc uniknąć za wszelką cenę ograniczania oferty w komunikacji szynowej. Choć tak do końca to się nie udało, ponieważ rozkład jazdy metra został trochę „rozrzedzony” poza godzinami szczytu i w dni wolne od pracy. W przypadku autobusów kluczowe są linie obsługujące ciągi komunikacyjne, na których jest bardzo dużo pasażerów i tam, gdzie komunikacja szynowa jest niedostępna. Najlepsze przykłady to ul. Radzymińska, Trasa Łazienkowska czy ul. Górczewska.

ZTM ogłosił projekt zmian i zaczęło się. Setki mejli, telefonów, artykułów w prasie i programów w radiu i telewizji. Czy tak gwałtowna reakcja na propozycje zmian nie była zaskoczeniem?

Spodziewaliśmy się, że tak będzie. Zmiany w komunikacji od początku jej istnienia budziły duże kontrowersje. Kontrowersje były teraz duże, ponieważ w tym przypadku wyjątkowo nie przeprowadziliśmy konsultacji społecznych. Uznaliśmy bowiem, że w przypadku braku pieniędzy, znając wszystkie okoliczności i uwarunkowania, musimy twardo postawić sprawę. W czasie konsultacji ludzie z reguły proszą o poprawę komunikacji, a nie zastanawiają się, czy zastąpienie jednej linii inną, kursującą na zbliżonej trasie, jest dla nich do zaakceptowania.

ZTM był także pod nieustającym ostrzałem nie tylko mediów, ale i radnych, zwłaszcza dzielnicowych...

Rzeczywiście, radni zgłaszali mnóstwo uwag do naszego projektu. Byli przeciwni cięciom. Próbowali bronić „swoich" linii. Dla nas bardzo cennym doświadczeniem było to, że mogliśmy się z nimi spotykać i wyjaśnić spokojnie i rzeczowo nasze argumenty oraz to, jakie są przyczyny wprowadzanych zmian i jakie skutki będą się z nimi wiązały. Do wielu z nich nasze argumenty dzięki temu trafiły. Zwłaszcza radni Mokotowa podeszli do sprawy bardzo konstruktywnie. Wspólnie udało się wypracować pewien kompromis.

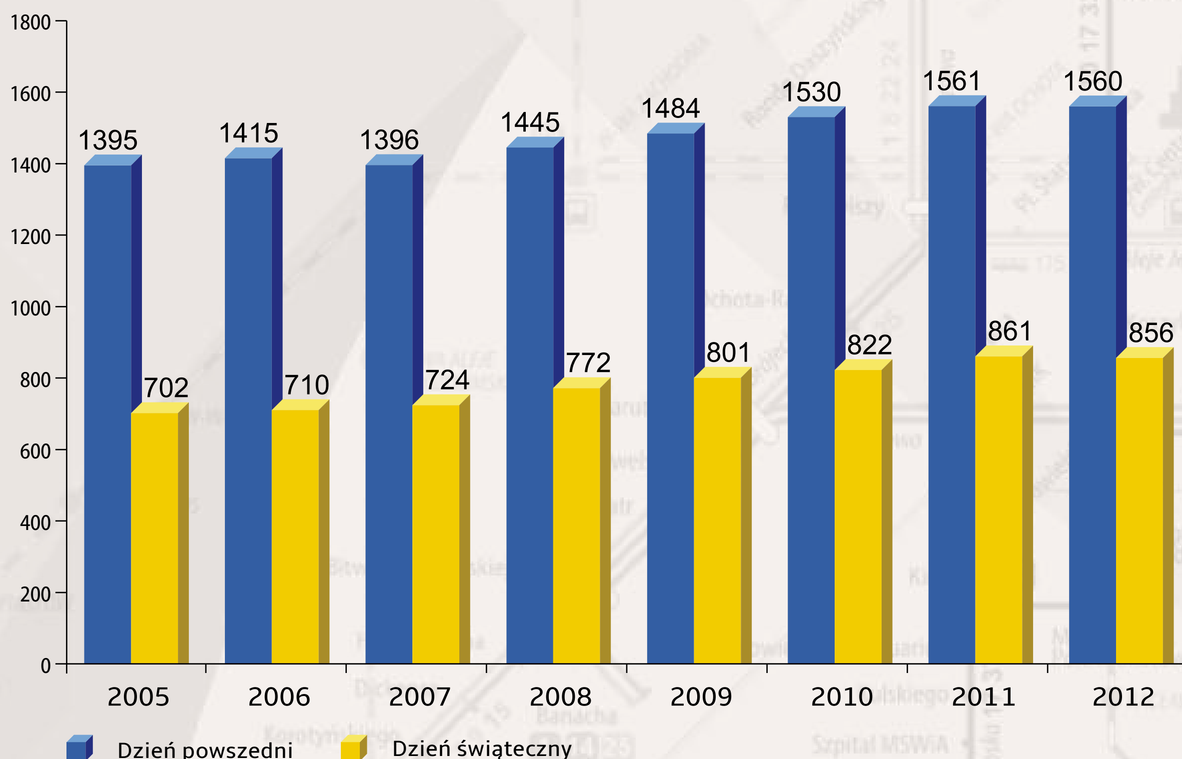
W wyniku medialnego, politycznego i społecznego ataku, ZTM wycofał się z części zmian. Pasażerowie obronili przed likwidacją linię 175 i przed skróceniem linię 521.

W przypadku linii 175 zdawaliśmy sobie sprawę, że ta propozycja wzbudzi takie silne emocje. Poza tym jest to zmiana trudna, która wymagałaby zmiany zachowań i przyzwyczajeń komunikacyjnych wielu pasażerów. Uważam jednak, że zmiana powinna zostać wprowadzona. Zostawiając tę linię wykazaliśmy się dużą wyrozumiałością. Z kolei w przypadku linii 521 próbowaliśmy już niegdyś zmienić jej trasę. Wycofaliśmy się z tej propozycji uwzględniając postulaty pasażerów. Uważam jednak, że to połączenie jest zaszłością z czasów, kiedy nie było linii SKM do Otwocka. Poza tym na tej linii obowiązuje również Wspólny Bilet w pociągach Kolei Mazowieckich. Dziś więc to kolej stanowi podstawowy środek transportu dla pasażerów chcących dojechać z Wawra do Śródmieścia. Kolej jest niesamowicie popularna. W pociągach są tłumy. Linią 521 jeździ znacznie mniej pasażerów. Również i w tym przypadku wykazaliśmy się wyrozumiałością i utrzymamy 521 na swojej podstawowej trasie do Szczęśliwic. Chociaż ta linia stanie się linią „socjalną".

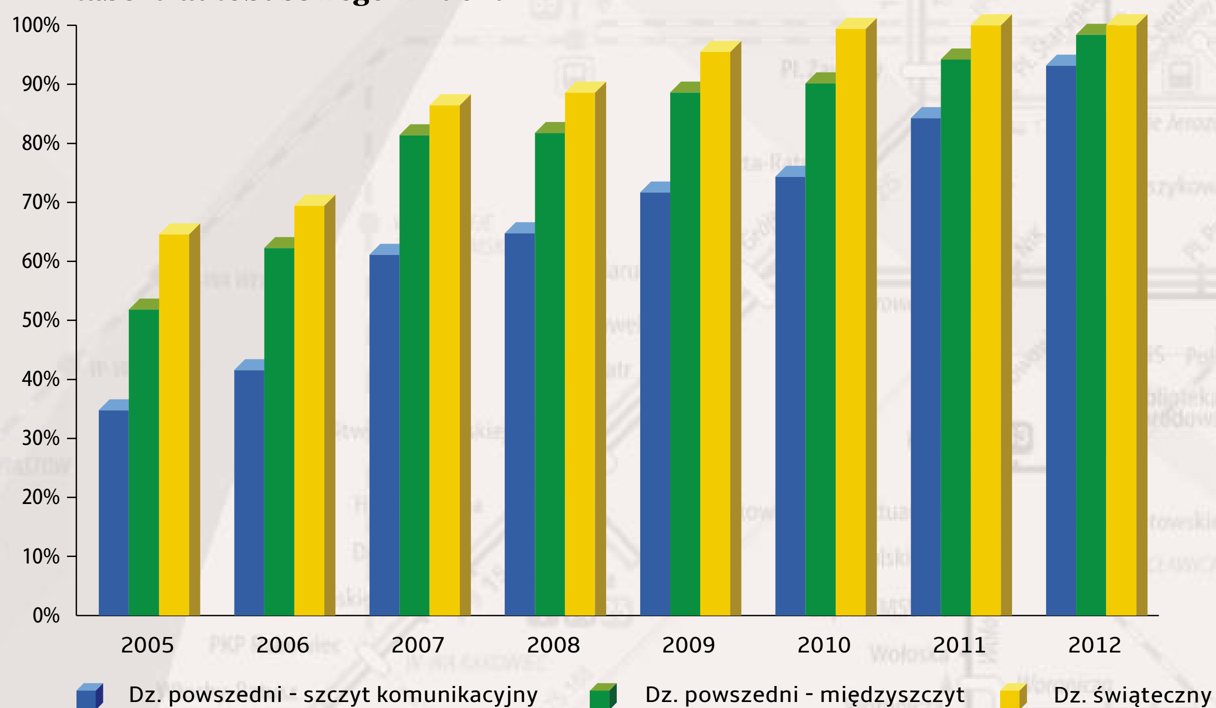
Załóżmy, że zmiany już weszły w życie, a skrzynka mejlowa wciąż się zapycha i nie milkną telefony Infolinii. Co wtedy? Czy możliwe są jeszcze jakieś korekty?

Informacja zwrotna od pasażerów jest dla nas zawsze bardzo cenna. Również po wprowadzeniu zmian. Ludzie nieustannie do nas piszą, dzwonią i przekazują swoje uwagi i postulaty dotyczące układu komunikacyjnego. Wszystkie głosy na bieżąco analizujemy. Te korekty, które są zasadne, i które możemy wprowadzić to wprowadzamy. Również wszystkie uwagi wpływające do nas w czerwcu będą bardzo uważnie analizowane.

Rozkładowa liczba autobusów linii dziennych - dzień powszedni, dzień świąteczny



Procentowy udział niskopodłogowego taboru autobusowego w ruchu



AUTOBUSY INACZEJ

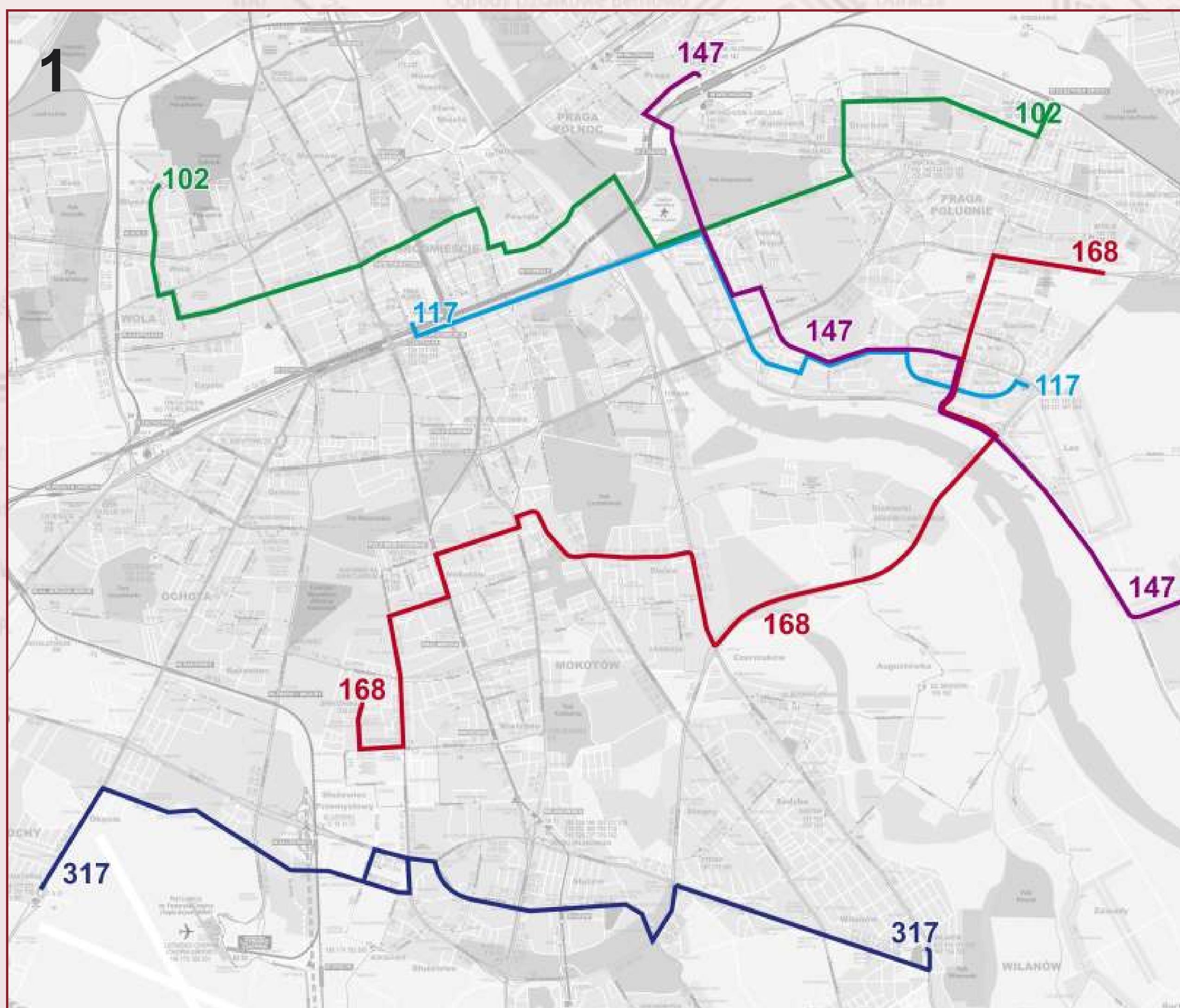
1 czerwca 2013 roku zmieni się układ linii autobusowych w Warszawie. Zmiany zostały wymuszone przez drastyczne ograniczenie wydatków w budżecie miasta na komunikację miejską. Planując ich wprowadzenie ZTM chciał przede wszystkim zminimalizować utrudnienia dla pasażerów. W ostatecznym projekcie ZTM uwzględnił najczęściej powtarzające się postulaty pasażerów.

Pierwsza wersja projektu zmian została przedstawiona opinii publicznej pod koniec marca br. Przygotowując nowy układ linii autobusowych przyjęto rygorystyczne założenia. Postanowiono, że nie będzie żadnych ograniczeń w relacjach tzw. „kluczowych", czyli takich, w których porusza się największa liczba pasażerów. Natomiast podjęto decyzję o ograniczeniu oferty na liniach dublujących komunikację szynową.

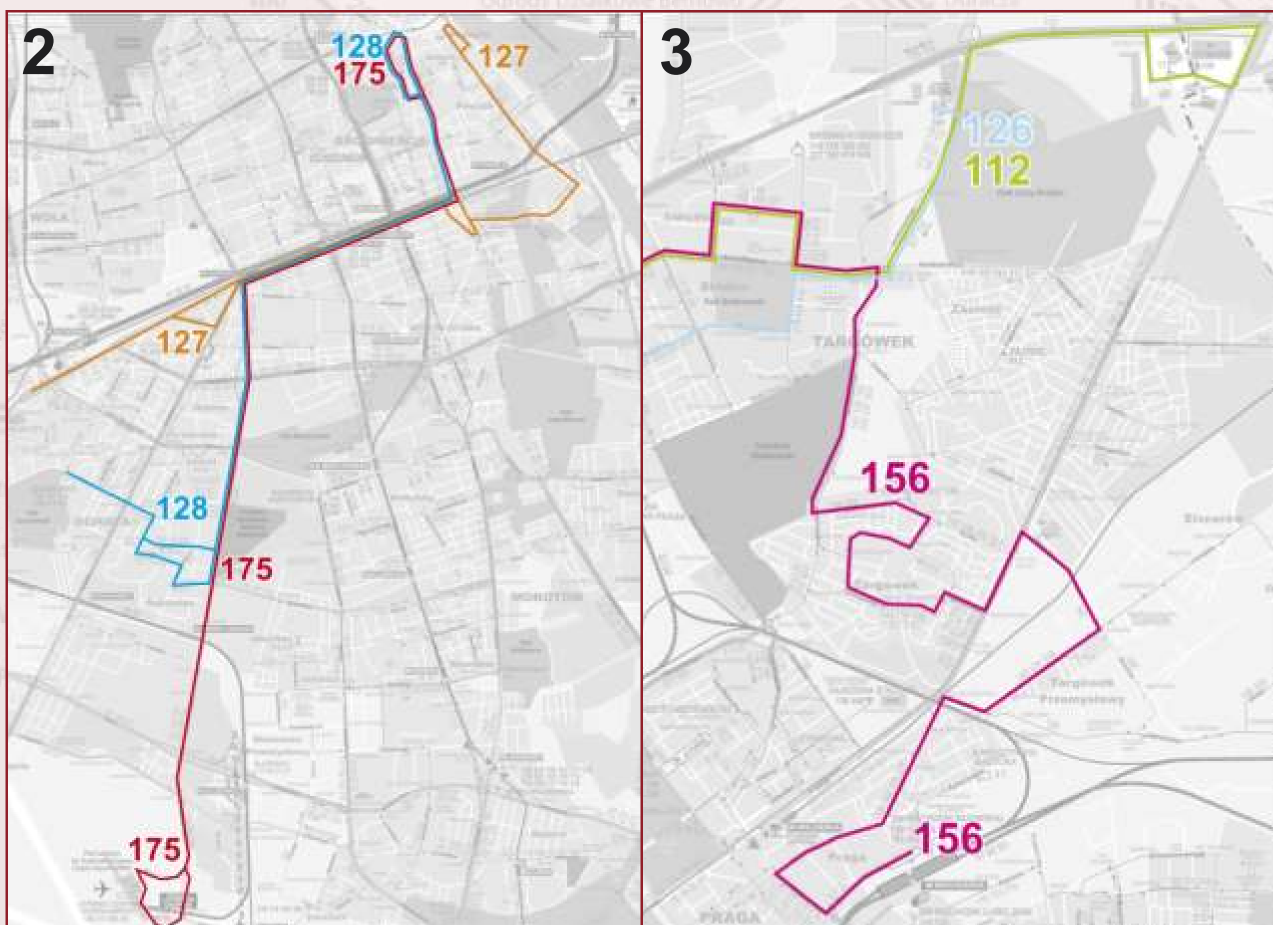
Warto przypomnieć w tym miejscu, że takie działanie organizatora komunikacji w Warszawie jest zapisane w obowiązującej *„Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne"*. Dominującą rolę w systemie transportowym miasta ma pełnić transport szynowy (metro, kolej, tramwaje), a autobusy mają go jedynie uzupełniać. Autobusy powinny być podstawowym środkiem transportu jedynie tam, gdzie nie ma dostępu do komunikacji szynowej. Zgodnie z planami rozwoju miasta *„Warszawa stawia na szynę"*, bowiem transport szynowy jest nie tylko najbardziej wydajny, ale również chroni środowisko naturalne.

W ostatecznym projekcie zmian autobusowych uwzględnione zostały liczne postulaty pasażerów komunikacji miejskiej, władz dzielnic, radnych oraz środowisk osób niepełnosprawnych. Przeprowadzone dodatkowe analizy, uwzględniające te postulaty wykazały możliwość utrzymania m.in. linii 175 i linii 521 na trasie do Szczęśliwic. Natomiast zostanie ograniczona oferta na tych liniach, które cieszą się najmniejszym zainteresowaniem pasażerów.

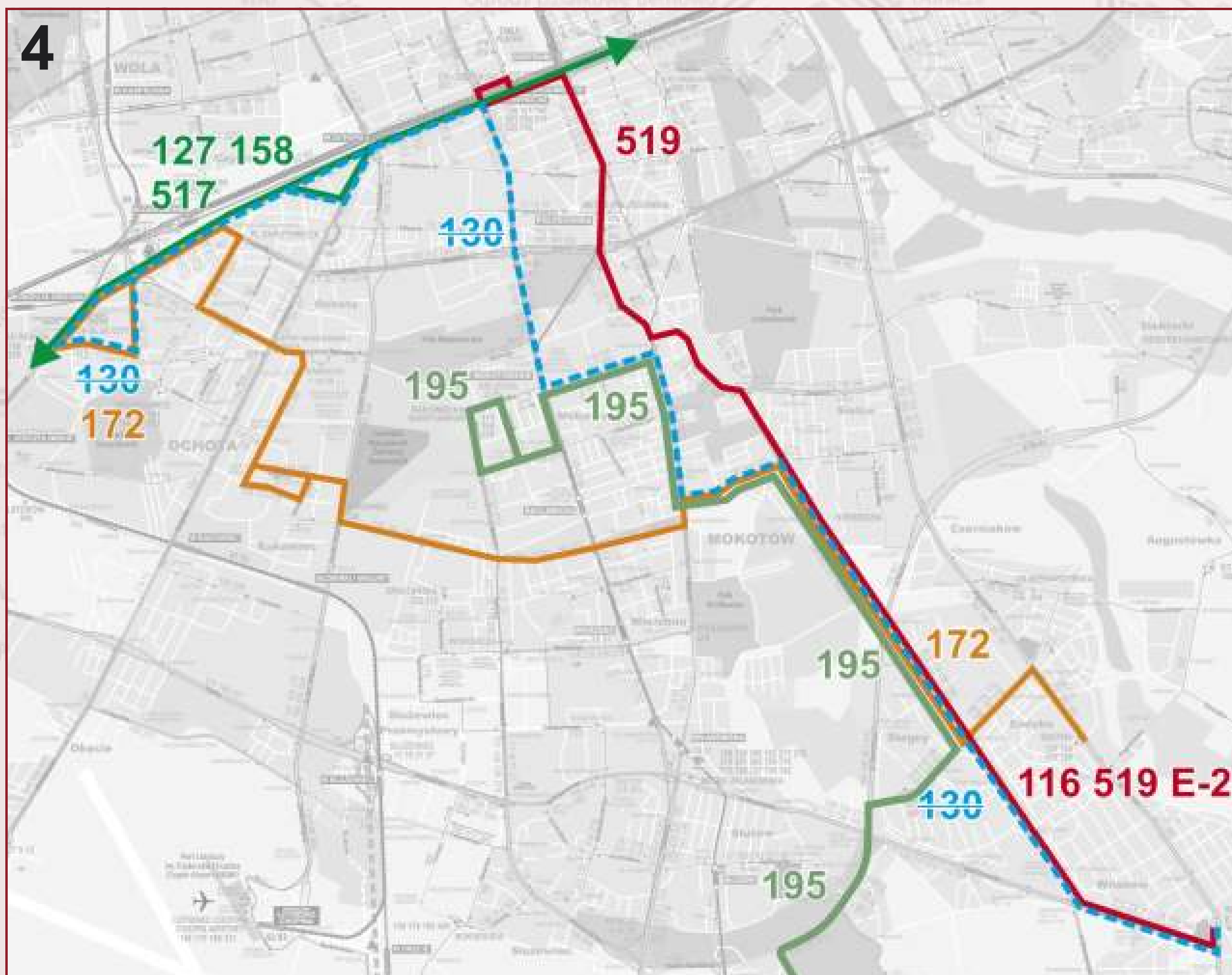
	SZCZEGÓŁY ZMIAN
102	• Zostanie połączona z linią **151** i będzie kursowała na trasie: PKP OLSZYNKA GROCHOWSKA - ... - Królewska – **Grzybowska – Siedmiogrodzka – Skierniewicka – Wolska – Płocka – MŁYNÓW**.
115	• Zostanie połączona z linią **215**, a jej trasa zostanie skorygowana. Linia zostanie wycofana z Pragi Południe i skierowana do Rembertowa. Na odcinku Marysin Wawerski – Praga Południe zostanie zastąpiona przez linie **173** i **315**. • _NOWA TRASA_: ALEKSANDRÓW - ... - Kościuszkowców - **Korkowa - Wspólna - powrót przy ul. Brata Alberta - Wspólna - Szosowa - Grzybowa - al. Komandosów - Ilskiego - Marsa - Cyrulików - al. Chruściela - al. Sztandarów - MOKRY ŁUG.**
117	• Linia zostanie wycofana z Mokotowa i Wilanowa i skrócona do relacji Gocław – Dw. Centralny ***(patrz mapa 1)***. Pozwoli to wyeliminować nieregularne kursowanie na obecnej, długiej trasie. Na os. Gocław zastąpi linię **151**. Na Mokotowie zostanie zastąpiona przez linię **168**, a w Wilanowie przez **317**. • _NOWA TRASA_: GOCŁAW – **Jugosłowiańska – Meissnera – Bora–Komorowskiego – ... – Al. Jerozolimskie – Emilii Plater – DW. CENTRALNY.**
119	• Trasa nie zostanie zmieniona.
121	• Linia będzie nadal kursowała we wszystkie dni tygodnia, ale w ograniczonych godzinach.



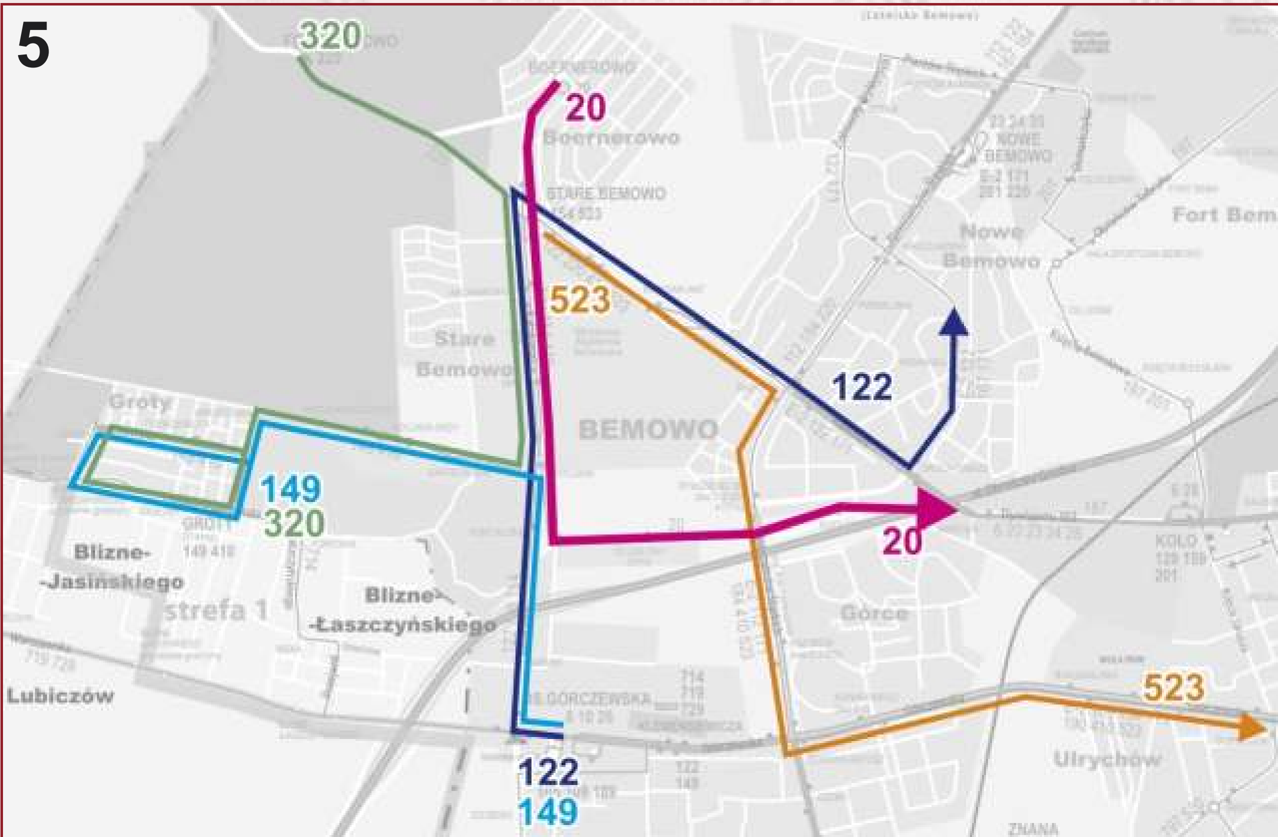
127	• Trasa zostanie wydłużona i skierowana na Powiśle (w zamian za wycofaną stamtąd linię **128**). Pozwoli to na poprawę komunikacji na Solcu. • *NOWA TRASA*: NOWE WŁOCHY - ... - pl. Trzech Krzyży - **Książęca - Ludna - Solec - Dobra - MARIENSZTAT (powrót: Dobra - Nowy Zjazd - Wybrzeże Kościuszkowskie - Karowa - Dobra).**
128	• Linia zostanie wycofana z Powiśla i Mariensztatu, gdzie zostanie zastąpiona przez linię **127** i skierowana na Trakt Królewski. Będzie uzupełniała linię **175** w centrum i na Ochocie ***(patrz mapa 2)***. • Nowa trasa: SZCZĘŚLIWICE - ... - Al. Jerozolimskie - Nowy Świat - **Krakowskie Przedmieście - Królewska - pl. Piłsudskiego - Focha - PL. PIŁSUDSKIEGO (powrót: Moliera - Senatorska - Miodowa - Krakowskie Przedmieście).**
129	• Linia nadal będzie kursowała we wszystkie dni tygodnia.
130	• Z powodu małego wykorzystania na całej trasie linia zostanie zlikwidowana. W zamian, na Górny Mokotów zostanie skierowana linia **195** ***(patrz mapa 4)***.
138	• Trasa nie zostanie zmieniona.
139	• Trasa nie zostanie zmieniona.
140	• Zostanie połączona z linią **156** w jedną linię (o numerze **156**), kursującą między stacją metra Młociny a Dworcem Wschodnim ***(patrz mapa 3)***.



151	• Linia zostanie zlikwidowana z powodu słabego wykorzystywana na całej trasie. Relacje obsługiwane przez tę linię zostaną zastąpione przez linie: **102, 117.**
154	• W wybranych kursach (poza godzinami kursowania nowej linii **320**) linia będzie podjeżdżała do pętli FORT RADIOWO.
156	• Zostanie połączona z linią 140 i będzie kursowała w relacji: Metro Młociny – Dw. Wschodni/Kijowska, z częstotliwością co 30 minut ***(patrz mapa 3)***. • _NOWA TRASA_: METRO MŁOCINY – ... – **św. Wincentego – Borzymowska – Trocka – Pratulińska – Handlowa – Ossowskiego – Barkocińska – Myszkowska – Gorzykowska – Radzymińska – gen. Rozwadowskiego – Księcia Ziemowita – Naczelnikowska – Radzymińska – Ząbkowska – Targowa – Kijowska – DW. WSCHODNI (KIJOWSKA).**
168	• Trasa zostanie zmieniona. Linia zostanie skierowana do pętli Spartańska, zastępując na Mokotowie linię **117**. Zastąpi także linię **318** w relacji lokalnej (połączenie Instytutu Reumatologii z linią metra). • Nowa trasa: WITOLIN - ... – Rakowiecka – **al. Niepodległości – Madalińskiego – Wołoska – Woronicza – SPARTAŃSKA.**
175	• W związku z możliwymi utrudnieniami na linii kolejowej do Lotniska Chopina, linia pozostanie na swojej trasie. Będzie jednak kursowała rzadziej – co 15 minut w godzinach szczytu i co 20 minut w pozostałych porach.
176	• Trasa nie zmieni się, ale linia będzie kursowała rzadziej w godzinach szczytu.
178	• Nadal będzie kursowała we wszystkie dni tygodnia, ale w ograniczonych godzinach.



195	• Będzie kursowała na zmienionej trasie, z częstotliwością co 30 minut. Zostanie skierowana na Górny Mokotów, gdzie zastąpi linię 130 ***(patrz mapa 4)***. • Nowa trasa: NATOLIN PŁN. – Płaskowickiej – Roentgena – **Pileckiego – Herbsta** – Romera – ... – Dolina Służewiecka – **św. Bonifacego – Sobieskiego – Dolna – Puławska – Rakowiecka – al. Niepodległości – Madalińskiego – św. Andrzeja Boboli – Rakowiecka – Łowicka – RAKOWIECKA – SANKTUARIUM** (powrót: RAKOWIECKA – SANKTUARIUM – Łowicka – Madalińskiego – al. Niepodległości - ... - NATOLIN PŁN.
202	• Z powodu małego wykorzystania linia zostanie zlikwidowana.
210	• Z powodu małego wykorzystania na całej trasie linia zostanie zlikwidowana.
215	• Zostanie połączona z linią **115**.
220	• Linia zostanie przekształcona w linię okresową **320** kursującą tylko w dni powszednie ***(patrz mapa 5)***. W weekendy obsługę transportową pętli Fort Radiowo zapewnią wybrane kursy linii **154**.
222	• Trasa zostanie skorygowana. Linia zostanie skierowana do ul. Bielańskiej. • Nowa trasa: SPARTAŃSKA - ... - Krakowskie Przedmieście – **Senatorska – pl. Bankowy – al. Solidarności – BIELAŃSKA (powrót: Bielańska – Senatorska)**.
225	• Trasa bez zmian, ale linia zostanie przekształcona w okresową **325** kursującą tylko w dni powszednie.
228	• Linia zostanie zlikwidowana. Relacje przez nią obsługiwane przejmie linia **172**.



6
306
306
306
306

302	• Z powodu małego wykorzystania linia zostanie zlikwidowana.
306	• Trasa zostanie skrócona. Linia zostanie wycofana z Ursynowa ***(patrz mapa 6)***. • _NOWA TRASA_: INSTALATORÓW – Grójecka – al. Krakowska – 1 Sierpnia – Żwirki i Wigury – Bennetta – Narkiewicza – Wirażowa – Poleczki – **Osmańska – OSMAŃSKA–DHL**
311	• Trasa nie zmieni się, jednak linia będzie kursowała rzadziej w godzinach szczytu.
317	• Trasa zostanie zmieniona. Linia zostanie wycofana ze Stegien i skierowana do Wilanowa (w zamian za wycofaną stamtąd linię **117**). • Nowa trasa: P+R AL. KRAKOWSKA - ... - Dolina Służewiecka - **al. Wilanowska - Przyczółkowa - WILANÓW.**
318	• Z powodu słabego wykorzystania linia zostanie zlikwidowana.
320	• Linia będzie kursowała w zastępstwie za linię **220** tylko w dni robocze. Zostanie skierowana od pętli Groty do pętli Fort Radiowo Linia będzie także zapewniała dowóz do szkoły, w zastępstwie za likwidowaną linię **410**. • _TRASA_: **GROTY – Hubala – Dobrzańskiego – Bolimowska (powrót: Bolimowska – Spychowska – Hubala – Dobrzańskiego) – Kocjana – Kaliskiego – Radiowa – FORT RADIOWO**
325	• Będzie kursowała na obecnej trasie linii **225** w dni robocze.
410	• Linia jest słabo wykorzystywana. Dlatego zostanie zlikwidowana. Ponadto na większości trasy dubluje inne, mocne linie autobusowe: **171**, **190**, **520**. Zostanie zastąpiona przez linie **149** i **320**, które umożliwią przesiadki do linii kursujących do innych dzielnic Warszawy, a także zapewnią realizację połączeń lokalnych na Bemowie ***(patrz mapa 5)***.
422	• Zostanie wycofana z Bemowa i skrócona do relacji Miasteczko Wilanów – Dworzec Centralny. Stanie się linią kursującą wyłącznie w rozszerzonych godzinach szczytu (z częstotliwością co 15 minut). W pozostałych godzinach al. Rzeczypospolitej będzie obsługiwana przez linię **217 *(patrz mapa 7)*.**
503	• Zostanie podzielona na dwie linie: **503** w relacji NATOLIN PŁN. – KONWIKTORSKA i linię **518** w relacji: NOWODWORY – EMILII PLATER. Pozwoli to na wyeliminowanie nieregularnego kursowania na obecnej, długiej trasie ***(patrz mapa 8)***. • Trasa linii **503**: **NATOLIN PŁN. - ... - Bonifraterska - Międzyparkowa - Słomińskiego – Szymanowska - Zakroczymska - Konwiktorska - KONWIKTORSKA (powrót: Konwiktorska - Bonifraterska).**



510	• Z powodu dublowania linii tramwajowych (na odcinku 6 kilometrów) linia zostanie zlikwidowana. Relacje obsługiwane przez linię **510** zostaną przejęte przez inne linie, m.in. **17**, **37** i **518**.
518	• Nowa, kursująca codziennie linia, która zostanie uruchomiona za linię **503** (skróconą do relacji KONWIKTORSKA – NATOLIN PŁN.) i linię **510** ***(patrz mapa 8)***. • *TRASA*: **NOWODWORY – Światowida – Świętosławskiego – Świderska (powrót: Świderska – Mehoffera – Światowida) – Porajów – Myśliborska – Światowida – Modlińska – most Grota-Roweckiego – Wisłostrada – Krasińskiego – pl. Wilsona – Mickiewicza – Andersa – Muranowska – Bonifraterska – pl. Krasińskich – Miodowa – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat – Al. Jerozolimskie – Emilii Plater – EMILII PLATER**
519	• Podstawowo linia zostanie skrócona do Wilanowa i będzie kursowała na trasie: DW. CENTRALNY - ... - al. Wilanowska - Przyczółkowa – WILANÓW. Jednak co pół godziny linia będzie miała kursy wydłużone do Powsina (w okresie letnim, w weekendy przewidziane są dodatkowe kursy).
521	• Linia pozostanie na obecnej trasie do Szczęśliwic. Będzie jednak kursowała co 30 minut. • **Dodatkowo, w godzinach szczytu, będą uruchamiane kursy skrócone z Falenicy do Wiatracznej *(patrz mapa 9)*.**
740	• Linia, w zamian za linię **202**, zostanie skierowana jednokierunkowo przez ulice: Tarnogórską i Tużycką. • *NOWA TRASA*: TARGÓWEK – Trocka – Radzymińska – **Tarnogórska – Tużycka** – Radzymińska (powrót bezpośrednio ul. Radzymińską) – NADMA.
741	• Linia zostanie skierowana do pętli Nowodwory, realizując relację lokalną w zastępstwie za linię **302**. • Nowa trasa: CHOTOMÓW - ... - Mehoffera – **Hanki Ordonówny – Światowida – NOWODWORY**.
E-2	• Trasa nie zostanie zmieniona.

W BIAŁYMSTOKU TYLKO „KONKĄ"

O białostockich tramwajach wiadomo niewiele. Z kilku dostępnych informacji możemy się dowiedzieć, że w stolicy Podlasia przez krótki okres działała niewielka sieć tramwajowa. Uruchomiona w 1896 roku opierała się wyłącznie na trakcji konnej. Niestety, w wyniku zniszczeń po I wojnie światowej, a także zawirowań politycznych, nie zdążyła się rozwinąć i szybko zniknęła z ulic miasta. W kolejnym artykule z cyklu „Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje" przedstawiamy krótką historię komunikacji szynowej w Grodzie Branickich.



Zanim do miasta wprowadzono pierwsze tramwaje konne, podstawę komunikacji ulicznej stanowiły dorożki, dyliżanse i omnibusy pocztowe. Służyły one przede wszystkim potrzebom dworu, ale także okolicznym kupcom i urzędnikom. Taka sytuacja utrzymywała się mniej więcej do końca XIX wieku. Wówczas postanowiono wprowadzić nowocześniejsze formy komunikacji. 4 sierpnia 1893 roku władze miejskie podpisały porozumienie zakładające budowę i eksploatację sieci tramwajów konnych. Anonimowe Towarzystwo Białostockich Tramwajów Konnych rozpoczęło projektowanie, a następnie budowę pierwszych odcinków tras.

W październiku 1895 roku rozpoczęto pierwsze próbne kursy tramwajów konnych. Regularne kursowanie zainaugurowano rok później. Powstały trzy jednotorowe linie, o łącznej długości 6,2 km. Główna trasa łączyła dworzec kolejowy ze stacją Zacisze w Zwierzyńcu. Druga linia wiodła do Dworca Poleskiego (obecnie stacja Białystok Fabryczny), natomiast trzecia – z Dworca Poleskiego do ul. Prudskiej (obecnie ul. Świętojańska). Brak jest jednoznacznych źródeł, mówiących o zastosowanym rozstawie szyn. Jednak z analizy zachowanych zdjęć można wywnioskować, że był to rozstaw 1000 mm lub podobny.



Przy ul. Prudskiej zbudowano jedną wozownię i stajnię. Do obsługi linii kupiono 39 wagonów konnych (23 letnie i 16 zimowe), wyposażone w system ogrzewania. Każdy skład ciągnęła para koni, do której, gdy zachodziła taka potrzeba, doprzęgano trzeciego konia.

Wprowadzono podział na klasy. Pasażerowie III klasy za przejazd płacili 3 kopiejki, natomiast podróż w przedziale II klasy kosztowała 5 kopiejek. Obowiązywały również ulgi i zniżki dla uczniów, urzędników i służb porządkowych.

Przez następne lata sieć tramwajów konnych w Białymstoku funkcjonowała bez problemów. Nie wprowadzano też większych modyfikacji w przebiegu tras. W drugiej dekadzie XX wieku dyskutowano nad przebudową sieci tramwajowej. Planowano zastąpienie trakcji konnej elektryczną. Niestety, wybuch I wojny światowej uniemożliwił realizację tych zamierzeń, a przede wszystkim „pogrzebał" istniejącą sieć tramwajową. W wyniku działań wojennych

spłonęła stajnia i wozownia, a w niej wszystkie odstawione wagony.

W 1920 roku Białystok znalazł się na terenie II Rzeczypospolitej. Polskie władze zaniechały odbudowy archaicznego już środka transportu. Planowano budowę nowej sieci tramwajowej, opartej na trakcji elektrycznej. W tym celu, w 1922 roku powołano Towarzystwo Tramwajowe w Białymstoku. Mimo to, przez kolejne lata żadne nowe torowisko nie powstało, a plany ostatecznie zarzucono.

Do koncepcji budowy linii tramwajowych powrócono dopiero w 1985 roku. Jednak i w tym przypadku skończyło się jedynie na niezrealizowanych planach. Podstawą białostockiej komunikacji miejskiej są obecnie autobusy, które, dzięki funduszom europejskim, udało się w większości wymienić na nowe. Transport w mieście działa sprawnie i jest przyjazny pasażerom. Być może kiedyś tramwaje jeszcze tu wrócą. Póki co, pozostaje mieć nadzieję, że ten krótki rozdział w historii Białegostoku zostanie choć symbolicznie upamiętniony.



tekst: Maciej Beister

Wykorzystano: 100 lat komunikacji miejskiej w Białymstoku, http://www.komunikacja.bialystok.pl/?page=historia
fot. www.fotopolska.eu

Białystok leży nad rzeką Białą, na Wysoczyźnie Białostockiej. Pierwszą wiarygodną wzmiankę o mieście datuje się na rok 1426, uznawany jednocześnie za początek jego dziejów. Prawa miejskie Białystok zawdzięcza hetmanowi Stanisławowi Mikołajowi Branickiemu, który uzyskał je od króla Jana III Sobieskiego w 1692 roku. Rodzina Branickich pozostawiła po sobie okazałe pamiątki, w tym największą - piękny pałac z ogrodem, który obecnie stanowi jedną z głównych atrakcji turystycznych miasta.

Obecnie Białystok liczy prawie 295 tysięcy mieszkańców i jest stolicą województwa podlaskiego. Rozwinął się w nim przemysł włókienniczy, drzewny i spożywczy. Działa tu też huta szkła. Miasto jest także ważnym ośrodkiem akademickim, z pięcioma uczelniami państwowymi i kilkunastoma prywatnymi.



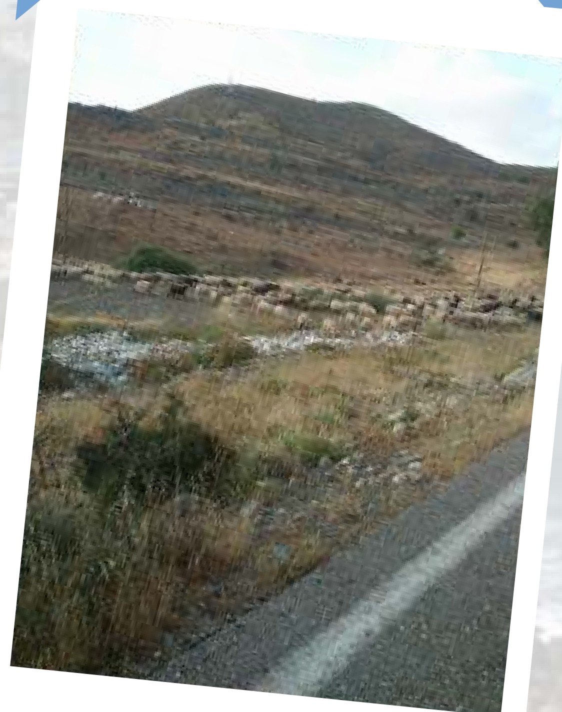
fot. UM Białystok

KOMUNIKACJA PUBLICZNA NA KRECIE



Usługi transportu publicznego na Krecie, tak jak i w całej Grecji (oprócz komunikacji miejskiej w Atenach i Salonikach) świadczy firma KTEL, która jest jednocześnie organizatorem i przewoźnikiem. KTEL to, jak mówią sami Grecy, nietypowe przedsiębiorstwo prywatne. Jest to rodzaj „spółdzielni", w której właściciele udziałów są właścicielami autobusów, licencjonowanych przez państwo. Czasami są to kierowcy autobusów.

Na Krecie nie ma nawet centymetra szyn. Kreteńczycy zazdroszczą połączeń kolejowych na kontynencie. Na wyspie funkcjonuje tylko transport kołowy – autobusy i samochody oraz wszechobecne skutery. W związku z kryzysem, spora cześć Greków przesiadła się na rowery. Podążając za nowym trendem, wykreowanym głównie przez turystów, powstaje coraz więcej prywatnych wypożyczalni rowerów. Być może, w niedalekiej przyszłości, ich liczba dorówna tak popularnym wypożyczalniom samochodów.





Do autobusu wsiada się tylko przednimi drzwiami, podając kierowcy bilet. Bilet należy trzymać mocno za dolną połowę i kierowca go przerywa. Tak wygląda „manualny kasownik”. W zielonych autobusach międzymiastowych jest obowiązek zapinania pasów.



Na terenie Heraklionu można spotkać dwa rodzaje autobusów – zielone (międzymiastowe) i niebieskie miejskie. Większość (lecz nie wszystkie) autobusów miejskich ma klimatyzację. W nocy komunikacja miejska nie funkcjonuje. Autobusy jeżdżą od godz. 6 rano do 23 wieczorem. W autobusach nie wolno przewozić zwierząt, z wyjątkiem psów przewodników dla niewidomych.









Taryfa przewozowa (jeśli w ogóle możemy używać takiego określenia) dla Heraklionu i podmiejskich okolic nie przewiduje wyboru. Nie ma biletów okresowych. Jest tylko jeden rodzaj papierowego jednorazowego biletu w cenie 1,10 euro (strefa podmiejska 1,50 euro). Przy każdej przesiadce trzeba mieć nowy bilet. Podróż z przedmieść do centrum wymaga często trzech przesiadek (bilet wtedy kosztuje 3,30 euro). Zniżki są dla uczniów i studentów, rodzin mających więcej, niż trójkę dzieci oraz osób z fizyczną lub psychiczną niepełnosprawnością. Tacy pasażerowie płacą za jednorazowy bilet 60 eurocentów.





Tablice elektroniczne (SIP) znalazłam tylko w ścisłym centrum. Doliczyłam się trzech w całym Heraklionie. Rozkłady jazdy są niedostępne on-line. Na stronie firmy KTEL pasażer znajdzie numery telefonów, pod którymi może dowiedzieć się o połączeniach na terenie Heraklionu i innych miast.



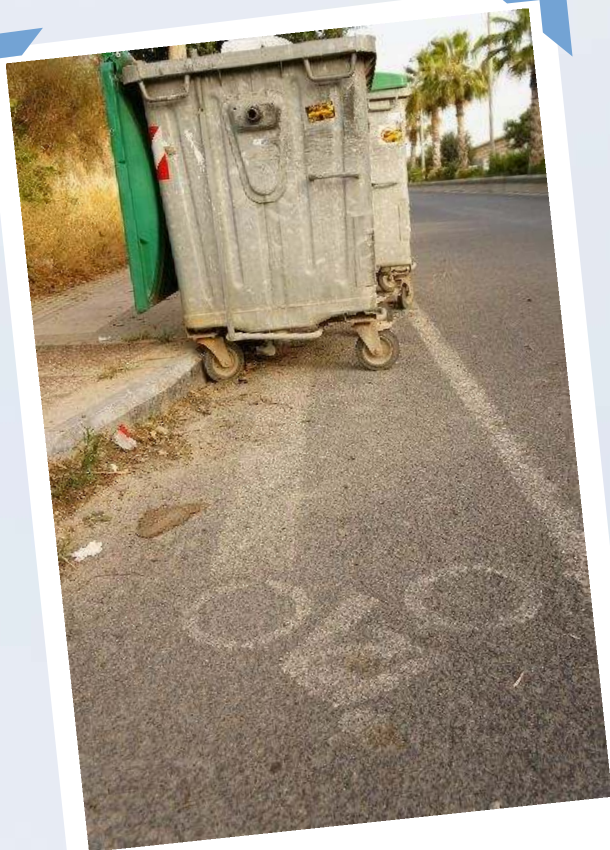


Przystanki autobusowe można znaleźć w przeróżnych, dziwnych miejscach – bez zatoczki, na skrzyżowaniu ulic. Często jest to kawałek tablicy zatkniętej na kiju.

Rzadkością są przystanki zadaszone.



Prawdziwą plagą są kierowcy parkujący praktycznie wszędzie – na ścieżkach rowerowych, chodnikach, przystankach itp. Kreteńczyk nie szuka parkingu. Jak przyjechał do banku, to zostawia samochód przed drzwiami budynku i idzie załatwiać sprawy. Podziemne parkingi supermarketów świecą pustkami, za to przed wejściem do sklepów stoją dwa rzędy zaparkowanych pojazdów, utrudniając przejazd pozostałym uczestnikom ruchu.





Co z tego, że namalowano pasy wytyczające scieżki rowerowe, jeśli są one wykorzystywane przez przeróżnych użytkowników z wyjątkiem rowerzystów. Główna ulica, biegnąca z centrum Heraklionu do Pałacu Knossos, to jedyna trasa w mieście, na której została zaplanowana i wymalowana droga rowerowa. Niestety, ani kierowcy, ani inne służby nie respektują praw rowerzystów. A policja i straż miejska nie egzekwują przestrzegania przepisów. „Brakuje tu świadomości zarówno mieszkańcom, jak i władzy" – mówią zawiedzeni rowerzyści.



Przystanek we wsi Miamou na trasie Lentas – Mires. Autobus jeździ tu dwa razy dziennie. O 6.30 rano w stronę Mires i o 14.00 w stronę Lentos.

Budynek, w którym mieści się „dworzec autobusowy" to dawna siedziba władz gminy. W latach osiemdziesiątych władza przeniosła się do miejscowości Gortina.

tekst i zdjęcia: Halina Rakowska

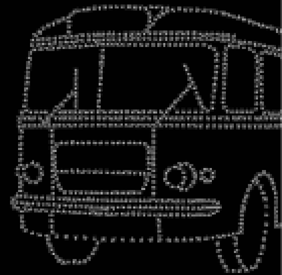
NOCNE PODRÓŻE „OGÓRKAMI" ZAKOŃCZONE

Dziesiątki godzin ciężkiej pracy, miesiące przygotowań, ustaleń i rozmów. Efekt? Wspaniały! Jubileuszowa, X Noc Muzeów była jedną z najbardziej udanych. Jak było? Przeżyjmy to jeszcze raz...

W poprzednim numerze iZTM opisaliśmy działania organizacyjne przez Zlotem Zabytkowych Autobusów i Warszawską Nocą Muzeów. Poświęcono na tę pracę miesiące przygotowań, dziesiątki godzin, spotkań i planów. Na końcu spotkaliśmy się wszyscy 18 maja br., na jubileuszowej X Nocy Muzeów.

Centralna pętla linii muzealnych została zorganizowana na pl. Defilad, przed Pałacem Kultury i Nauki. To był „strzał w dziesiątkę"! Dzięki dużej przestrzeni i uformowaniu kolejki do zabytkowych wozów ruch odbywał się sprawnie.

Na trasę linii „A", obsługiwanej taborem historycznym, wyjechały 22 zabytkowe pojazdy, które woziły chętnych pomiędzy pl. Defilad a pl. Narutowicza i Muzeum Powstania Warszawskiego. „Ogórki" stały się ikoną stołecznej edycji Nocy. Nikt już sobie nie wyobraża spędzenia tej nocy bez przejażdżki takim wozem. Oprócz linii „A" na trasę wyjechało także siedem innych linii muzealnych, które łącznie obsługiwało 40 autobusów współczesnych.



Pomiędzy pl. Narutowicza, centrum a rondem Wiatraczna kursowała także linia tramwajowa „M", na której zabytki przeplatały się z wozami współczesnymi.

Zlot Zabytkowych Autobusów i Noc Muzeów to akcje, które na stałe wpisały się w kalendarz stołecznych imprez. Mamy nadzieję, że wspólne nocne podróże „ogórkami" Państwo też uważają za udane. Do zobaczenia za rok!



Zlot Zabytkowych Autobusów to nie tylko pojazdy stołecznego KMKM. To także goście z innych miast, a nawet z zagranicy!



Tegoroczna trasa parady została zmieniona. Z pl. Defilad zabytki ruszyły Al. Jerozolimskimi, dalej mostem Poniatowskiego do Stadionu Narodowego. Tam został zorganizowany kilkunastominutowy postój. Dalsza trasa wiodła ul. Jagiellońską i Modlińską na Trasę mostu Marii Skłodowskiej-Curie i zakończyła się pod zajezdnią Żoliborz, w której świętowano 50-lecie zakładu.



Historia i nowoczesność - spotkanie „na szczycie”



Nigdy nie brakuje chętnych do oglądania zabytków motoryzacji



W nietypowej scenerii...



...przy Stadionie Narodowym



„Ogórek" cabrio – niezmiennie od lat największa atrakcja



Organizatorem Zlotu Zabytków i Nocy Muzeów jest miasto stołeczne Warszawa oraz Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej



Od samego początku wystawa cieszy się dużym zainteresowaniem



Historia na wyciągnięcie ręki

tekst: Mateusz Kania (KMKM)



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl


@
iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO